

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1969-1970

Annexe au procès-verbal de la 1^{re} séance du 25 novembre 1969.

RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi de finances pour 1970, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Marcel PELLENC,
Sénateur,
Rapporteur général.

TOME IV

EXAMEN DES CREDITS ET DES DISPOSITIONS SPECIALES
(Deuxième partie de la loi de finances.)

ANNEXE N° 26

Transports.

III. — MARINE MARCHANDE

Rapporteur spécial : M. Louis TALAMONI.

(1) Cette commission est composée de : MM. Alex Roubert, président ; Yvon Coudé du Foresto, Georges Portmann, André Dulin, vice-présidents ; Jacques Descours Desacres, Max Monichon, Geoffroy de Montalembert, secrétaires ; Marcel Pellenc, rapporteur général ; André Armengaud, Jean Berthoin, Edouard Bonnefous, Jean-Eric Bousch, André Colin, Antoine Courrière, André Diligent, Paul Driant, Yves Durand, Marcel Fortier, Lucien Gautier, Henri Henneguelle, Gustave Héon, Roger Houdet, Michel Kistler, Fernand Lefort, Modeste Legouez, Jean-Marie Louvel, Marcel Martin, René Monory, Paul Pauly, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Paul Ribeyre, Robert Schmitt, Charles Suran, Louis Talamoni, Henri Tournan.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 822 et annexes, 835 (tomes I à III et annexe 32), 837 (tome XVII) et in-8° 150.

Sénat : 55 (1969-1970).

Lois de finances. — Transports - Marine marchande - Pêches maritimes - Construction navale.

SOMMAIRE

	Pages.
PREMIÈRE PARTIE. — Analyse du budget.....	4
I. — Dépenses ordinaires.....	9
II. — Dépenses en capital.....	11
DEUXIÈME PARTIE. — Observations.....	15
I. — L'enseignement maritime.....	15
II. — L'armement au commerce.....	16
III. — Les sociétés d'économie mixte.....	18
IV. — La construction navale.....	20
V. — Les pêches maritimes.....	20
VI. — L'Etablissement national des Invalides de la Marine.....	22

PREMIERE PARTIE

ANALYSE DU BUDGET

Mesdames, Messieurs,

Les dépenses ordinaires du projet de budget de la Marine marchande s'élèvent, pour 1970, à 633.975.660 F, en augmentation de 5.060.142 F sur celles de 1969. Cette augmentation tient uniquement à l'incidence des services votés, car le solde net des mesures nouvelles est légèrement négatif (— 412.676 F).

Pour les dépenses en capital, les dotations sont :

— autorisations de programme : 329,5 millions de francs contre 294 millions de francs en 1969, soit + 12,1 % ;

— crédits de paiement : 327,3 millions de francs contre 350 millions de francs, soit — 6,5 %.

Aux autorisations de programme prévues pour 1970 pourraient s'ajouter le cas échéant 5,8 millions de francs au titre du Fonds d'action conjoncturelle.

Les tableaux ci-après donnent, par titres et parties pour les dépenses ordinaires, et par chapitres pour les dépenses en capital, la comparaison des crédits ouverts en 1969 et demandés pour 1970.

Dépenses ordinaires.

NATURE DES DEPENSES	CREDITS votés pour 1969.	CREDITS PREVUS POUR 1970			DIFFERENCES entre 1969 et 1970.
		Services votés.	Mesures nouvelles.	Total.	
			(En francs.)		
TITRE III. — Moyens des services.					
<i>Première partie.</i> — Personnel. — Rémunérations d'activité.....	37.127.359	41.768.627	+ 1.108.762	42.877.389	+ 5.750.030
<i>Troisième partie.</i> — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales.....	6.324.458	6.713.172	+ 13.333	6.726.505	+ 402.047
<i>Quatrième partie.</i> — Matériel et fonctionnement des services....	6.776.319	6.640.988	+ 1.691.229	8.332.217	+ 1.555.898
<i>Cinquième partie.</i> — Travaux d'entretien.....	798.800	798.800	— 17.510	781.290	— 17.510
<i>Sixième partie.</i> — Subventions de fonctionnement.....	7.564.709	8.112.876	+ 1.368.510	9.481.386	+ 1.916.677
<i>Septième partie.</i> — Dépenses diverses.....	1.232.160	1.262.160	— 323.000	939.160	— 293.000
Totaux pour le titre III.....	59.823.805	65.296.623	+ 3.841.324	69.137.947	+ 9.314.142
TITRE IV. — Interventions publiques.					
<i>Première partie.</i> — Interventions politiques et administratives..	61.000	61.000	»	61.000	»
<i>Troisième partie.</i> — Action éducative et culturelle.....	8.170.977	8.170.977	+ 500.000	8.670.977	+ 500.000
<i>Quatrième partie.</i> — Action économique. — Encouragements et interventions.....	6.498.000	6.498.000	— 2.004.000	4.494.000	— 2.004.000
<i>Cinquième partie.</i> — Action économique. — Subvention aux entreprises d'intérêt national.....	149.250.000	149.250.000	— 12.250.000	137.000.000	— 12.250.000
<i>Sixième partie.</i> — Action sociale. — Assistance et solidarité.....	424.396	424.396	»	424.396	»
<i>Septième partie.</i> — Action sociale. — Prévoyance.....	404.687.340	404.687.340	+ 9.500.000	414.187.340	+ 9.500.000
Totaux pour le titre IV.....	569.091.713	569.091.713	— 4.254.000	564.837.713	— 4.254.000
Totaux pour les dépenses ordinaires.....	628.915.518	634.388.336	— 412.676	633.975.660	+ 5.060.142

Dépenses en capital.

NUMERO des chapitres.	NATURE DES DEPENSES	AUTORISATIONS DE PROGRAMME			CREDITS DE PAIEMENT		
		Votées pour 1969.	Prévues pour 1970.	Différence.	Votés pour 1969.	Prévus pour 1970.	Différence.
		(En francs.)					
	TITRE V. — Investissements exécutés par l'Etat.						
	<i>Troisième partie. — Transports, communications et télécommunications.</i>						
53-00	Propulsion nucléaire d'un navire de commerce (Etudes)	Mémoire.	90.000	+ 90.000	Mémoire.	90.000	+ 90.000
	<i>Sixième partie. — Equipement culturel et social.</i>						
56-20	Etablissements d'enseignement maritime. — Equipement	750.000	1.990.000	+ 1.240.000	1.900.000	2.500.000	+ 600.000
	<i>Septième partie. — Equipement administratif et divers.</i>						
57-10	Equipement des services des affaires mari- times	3.540.000	1.890.000	— 1.650.000	8.500.000	2.700.000	— 5.800.000
57-11	Etudes et prototypes d'aéroglesseurs marins..	3.000.000	1.350.000	— 1.650.000	3.000.000	1.000.000	— 2.000.000
57-12 (nouv.)	Lutte contre les pollutions accidentelles de la mer par les hydrocarbures.....	>	Mémoire.	Mémoire.	>	Mémoire.	Mémoire.
	Totaux pour la septième partie.....	6.540.000	3.240.000	— 3.300.000	11.500.000	3.700.000	— 7.800.000
	Totaux pour le titre V.....	7.290.000	5.320.000	— 1.970.000	13.400.000	6.290.000	— 7.110.000
	TITRE VI. — Subventions d'investissements accordées par l'Etat.						
	<i>Troisième partie. — Transports, communications et télécommunications.</i>						
63-00	Aide à la construction navale.....	233.150.000	274.500.000	+ 41.350.000	258.434.000	260.000.000	+ 1.566.000
63-01	Prime de modernisation des cargos de ligne..	Mémoire.	>	>	30.000.000	18.000.000	— 12.000.000
	Totaux pour la troisième partie.....	233.150.000	274.500.000	+ 41.350.000	288.434.000	278.000.000	— 10.434.000

Quatrième partie. — <i>Entreprises industrielles et commerciales.</i>							
64-00	Programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes.....	11.500.000	12.350.000	+ 850.000	6.000.000	6.000.000	»
64-01	Recherches scientifiques et techniques.....	1.000.000	Mémoire.	— 1.000.000	500.000	Mémoire.	— 500.000
64-02	Dotations aux compagnies maritimes d'économie mixte.....	40.000.000	36.000.000	— 4.000.000	40.000.000	36.000.000	— 4.000.000
	Totaux pour la quatrième partie....	52.500.000	48.350.000	— 4.150.000	46.500.000	42.000.000	— 4.500.000
Sixième partie. — <i>Équipement culturel et social.</i>							
66-00	Subventions d'équipement à la société de sauvetage	1.000.000	1.350.000	+ 350.000	1.500.000	1.000.000	— 500.000
66-01	Équipement des établissements de formation professionnelle maritime.....	110.000	»	— 110.000	110.000	»	— 110.000
	Totaux pour la sixième partie.....	1.110.000	1.350.000	+ 240.000	1.610.000	1.000.000	— 610.000
	Totaux pour le titre VI.....	286.760.000	324.200.000	+ 37.440.000	336.544.000	321.000.000	— 15.544.000
	Totaux pour les titres V et VI.	294.050.000	329.520.000	+ 35.470.000	349.944.000	327.290.000	— 22.654.000
TITRE VII. — Réparation des dommages de guerre.							
Troisième partie. — <i>Transports, communications et télécommunications.</i>							
73-21	Reconstitution de la flotte de commerce et de pêche	»	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»
	Totaux pour le titre VII.....	»	»	»	Mémoire.	Mémoire.	»
	Totaux pour les dépenses en capital.....	294.050.000	329.520.000	+ 35.470.000	349.944.000	327.290.000	— 22.654.000

I. — Les dépenses ordinaires.

Les principales dotations relatives aux dépenses ordinaires de la Marine marchande peuvent se répartir entre un certain nombre de rubriques correspondant aux actions essentielles du Ministère :

- les services de l'Administration centrale ;
- les services des Affaires maritimes ;
- l'enseignement maritime ;
- l'aide à l'armement naval ;
- les pêches maritimes ;
- l'Etablissement national des Invalides de la Marine.

1° LES SERVICES DE L'ADMINISTRATION CENTRALE

Les crédits prévus à ce titre sont pour 1970 de 10.287.587 F contre 9.821.599 F en 1969, soit + 5 %. La différence est pratiquement la conséquence des diverses mesures, tant générales que catégorielles, intervenues au cours de l'année 1969 en faveur des fonctionnaires et agents de l'Etat ainsi qu'à la majoration des prestations sociales.

Signalons également la transformation de 12 postes d'ingénieurs du génie maritime et d'ingénieurs des directions de travaux en 12 postes d'ingénieurs de l'armement par application du décret du 21 mars 1968 portant classement hiérarchique des grades et emplois des personnels civils et militaires de l'Etat.

Il s'agit de personnels militaires mis à la disposition des services de la Marine marchande.

2° LES SERVICES DES AFFAIRES MARITIMES

Pour ces services, les crédits prévus pour 1970 s'élèvent à 39.242.751 F, en augmentation de 6.120.148 F par rapport à l'exercice précédent.

Pour leur part, les mesures nouvelles ne comportent que quelques opérations :

- poursuite de l'installation d'un centre de surveillance et de sauvetage ;

— mise en service d'un centre électronique des affaires maritimes à Saint-Servan qui nécessite, d'une part, la création de 7 emplois de techniciens de gestion sur ordinateur, d'autre part, la création d'un fichier pour la confection duquel il sera nécessaire en 1970 d'avoir recours à du personnel temporaire ;

— transformation de 13 emplois de gardes maritimes en emplois de syndics des gens de mer et transformation de 4 emplois de mécaniciens des personnels de surveillance des pêches en 4 emplois de gardes-pêche principaux. L'ensemble de ces transformations est budgétairement équilibré ;

— augmentation d'un certain nombre de crédits d'indemnités.

3° L'ENSEIGNEMENT MARITIME

Les crédits prévus au titre de l'enseignement maritime pour 1970 s'élèvent à 19.403.700 F, en augmentation de 1.311.329 F par rapport à l'année précédente.

Cette augmentation traduit pour la plus grande part l'incidence en année pleine des mesures acquises : relèvement de rémunérations ou d'indemnités.

Quant aux mesures nouvelles, elles consistent essentiellement en une majoration (+ 500.000 F) de la subvention à l'Association pour la gérance d'écoles d'apprentissage maritime pour couvrir les relèvements de salaires et de charges sociales à intervenir en 1970.

4° L'AIDE A L'ARMEMENT NAVAL

Deux chapitres des dépenses ordinaires concernent l'aide à l'armement.

L'un, le chapitre 45-01, retrace les subventions versées à la Compagnie générale transatlantique et à la Compagnie des Messageries maritimes.

L'autre, le chapitre 45-03, a trait aux allocations attribuées à l'armement privé.

Ces deux chapitres subissent dans le budget de 1970 une sérieuse compression.

Concernant les subventions aux deux compagnies d'économie mixte, la dotation totale est réduite de 3,25 millions, passant de 124,25 millions de francs à 121 millions de francs. Sans doute cette diminution d'un peu moins de 3 % n'est-elle pas en valeur relative très importante, elle risque néanmoins d'accroître les difficultés auxquelles se heurtent à l'heure actuelle la Compagnie générale transatlantique et la Compagnie des Messageries maritimes.

Quant aux crédits d'aide à l'armement naval, la réduction est en pourcentage beaucoup plus importante puisqu'elle est de 36 %, la dotation du chapitre se trouvant ainsi ramenée à 16 millions de francs.

5° LES PÊCHES MARITIMES

Les subventions relatives aux pêches maritimes s'élèvent pour 1970 à un peu plus de 13,9 millions de francs, se répartissant comme suit :

— subvention à l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes : 8.935.886 F, en augmentation de 1.916.677 F par rapport au précédent budget ;

— subvention aux pêches maritimes : 4.994.000 F, en diminution de 2 millions de francs par rapport à l'exercice précédent.

6° L'ETABLISSEMENT NATIONAL DES INVALIDES DE LA MARINE

La subvention à l'Etablissement national des Invalides de la Marine doit s'élever, en 1970, à 414 millions de francs, en augmentation de 9,5 millions de francs par rapport à l'année précédente.

II. — Les dépenses en capital.

1° LES ETUDES

Deux chapitres concernent le financement d'études :

— le chapitre 53-00 relatif à la propulsion nucléaire d'un navire de commerce, qui, jusqu'ici ouvert pour mémoire, doit être doté en 1970 de 90.000 F tant en autorisations de programme

qu'en crédits de paiement en vue du financement d'études concernant la construction éventuelle d'un porte-conteneurs à propulsion nucléaire ;

— le chapitre 57-11 qui est destiné à financer les études et prototypes d'aéroglesseurs marins, et pour lesquels sont prévus une autorisation de programme de 1.350.000 F et un crédit de paiement de 1 million de francs.

2° LES ÉQUIPEMENTS ADMINISTRATIFS, CULTURELS ET SOCIAUX

Nous trouvons dans cette catégorie :

a) *L'équipement des services des Affaires maritimes*, pour lequel sont prévus une autorisation de programme de 1.890.000 F et des crédits de paiement de 2.700.000 F dont 1.160.000 F destinés à la poursuite des opérations en cours.

Ces dotations sont en sensible diminution par rapport à celles de 1969 qui s'élevaient respectivement à 3.540.000 F et 8.500.000 F.

Les opérations nouvelles prévues sont les suivantes :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
(En francs.)		
Etudes en vue d'implantation d'immeubles à Toulon, Rouen et Port-Vendres.....	20.000	20.000
Construction d'un immeuble à Papeete.....	500.000	250.000
Travaux immobiliers pour l'organisation régionale de surveillance et de sauvetage.....	70.000	70.000
Grosses réparations.....	100.000	100.000
Revalorisation d'opérations en cours.....	480.000	480.000
Achèvement des laboratoires de Saint-Pierre et Miquelon et de Sète (I. S. T. P. M.).....	170.000	170.000
Equipement du centre de recherches et d'océanographie (I. S. T. P. M.).....	550.000	450.000
	1.890.000	1.540.000

b) *L'équipement de l'enseignement maritime.*

Un seul chapitre est intéressé, le chapitre 56-20 : « Etablissements d'enseignement maritime. — Equipement ». Les autorisations de programme s'élèvent à 1.990.000 F et les crédits de paiement à 2.500.000 F dont 1.100.000 F au titre des opérations en cours.

Les opérations nouvelles prévues sont :

	AUTORISATIONS de programme.	CREDITS de paiement.
	(En francs.)	
Construction d'un chalutier-école. Dépenses supplémentaires dont 70 de T.V.A. et 50 pour ajustement résultant de la dévaluation.....	420.000	120.000
Construction d'une E.A.M. à Sète.....	750.000	700.000
Equipement de l'E.A.M. de Sète.....	100.000	»
Equipement de l'E.N.M.M. de Paimpol.....	140.000	»
Equipement complémentaire de l'E. N. M. M. de Nantes	200.000	200.000
Achat d'un simulateur E. N. M. M. Le Havre (ajustement pour dévaluation).....	50.000	50.000
Grosses réparations.....	330.000	330.000
Totaux	1.990.000	1.400.000

c) L'équipement de la Société de sauvetage.

Il s'agit d'une subvention au titre de laquelle sont prévus 1.350.000 F en autorisations de programme et 1.000.000 F en crédits de paiement.

3° LES PÊCHES MARITIMES

Pour faire face à la poursuite du programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes, sont proposés, pour 1970, une autorisation de programme de 12,35 millions de francs et des crédits de paiement s'élevant à 6 millions de francs. Les dotations ouvertes en 1969 étaient respectivement de 11,5 millions et de 6 millions.

4° AIDE A LA CONSTRUCTION NAVALE

Il s'agit là du poste le plus important des dépenses en capital du budget de la Marine marchande.

Les autorisations de programme prévues pour 1970 s'élèvent à 274,5 millions de francs contre 233,1 en 1969, soit une sensible augmentation, et les crédits de paiement à 260 millions de francs, pratiquement sans changement par rapport à l'année précédente.

5° L'AIDE A L'ARMEMENT

Deux chapitres intéressent l'aide à l'armement :

Le chapitre 63-01 : Prime de modernisation des cargos de ligne. De même que l'année dernière aucune autorisation de programme n'est prévue à ce titre. Des crédits de paiement d'un montant de 18 millions sont demandés pour la poursuite des opérations en cours.

Le chapitre 64-02 : Aide aux compagnies maritimes d'économie mixte. Ce chapitre concerne l'aide que l'Etat a l'intention d'apporter au programme d'investissement de la Compagnie général transatlantique et de la Compagnie des Messageries maritimes, en vue de faciliter la reconversion des activités de ces deux sociétés d'économie mixte. Il est doté pour 1970 de 36 millions de francs, tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement, contre 40 millions de francs en 1969.

DEUXIEME PARTIE

OBSERVATIONS

Après avoir analysé dans la première partie les principales dispositions du projet de budget de la Marine marchande pour 1970, nous formulerons ci-après les observations qui appellent de la part de votre commission les principaux problèmes qui se rattachent au budget de la Marine marchande.

I. — L'enseignement maritime.

La capacité d'accueil de nos écoles d'apprentissage maritime est en constante diminution : de 1.610, elle est tombée à 1.338. Il en est de même pour leur fréquentation.

Pour les années scolaires se terminant de 1968 à 1970, le nombre des entrées pour les E. A. M. commerce est passé successivement de 742 à 700 et 473, alors que les besoins estimés étaient respectivement de 840, 798 et 576.

Le nombre des jeunes se destinant à la profession de marin est en diminution du fait des incertitudes qui règnent dans ce secteur d'activité : d'une part, en raison de la régression de la Marine marchande française sur le plan international, et d'autre part parce qu'il n'existe pas de garantie suffisante de possibilité de déroulement de carrière.

Le maintien et le développement d'un enseignement maritime dont les preuves ne sont plus à faire sont conditionnés par l'expansion de notre flotte de commerce et de pêche.

Il est certain qu'une politique maritime dynamique susciterait une vocation de marin chez de nombreux jeunes, et, pour qu'il en soit ainsi, il faut doter la Marine marchande de crédits suffisants.

II. — L'armement au commerce.

La situation de notre armement au commerce est très alarmante et les conséquences en sont graves sur les plans politique, économique et social.

Sur le plan mondial, la Marine marchande est en expansion et nul doute que cette expansion se poursuivra, car elle résulte du développement de l'industrialisation, de l'augmentation continue des échanges mondiaux qui ne peuvent que s'accroître compte tenu de la poussée démographique de la population du globe.

Alors que la flotte mondiale est en constante progression, nous assistons pour notre part à la régression de l'armement français.

La disparition de nos navires classiques ne cesse de s'accroître de juillet 1968 à octobre 1969.

Il a été retiré de la flotte française 67 navires. Théoriquement elle doit être dotée de 37 nouveaux navires de différents types d'ici la fin de 1970, soit 30 de moins qu'il en a été retiré, et d'ici cette date d'autres navires ne manqueront pas d'être enlevés des lignes.

En tonnage, notre flotte au 1^{er} juillet 1969 comptait 5.507.906 tonneaux, soit 2,8 % de la flotte mondiale contre 3 % en 1967 et 4,2 % en 1962. Ces chiffres montrent combien s'accroît la régression. Notre flotte n'a transporté que 3 % du tonnage mondial total de marchandises acheminées par voie maritime, tout en occupant la cinquième place dans le commerce mondial.

DÉFICIT DE LA BALANCE DES FRETS

La situation de notre flotte explique en partie le déficit de la balance des frets qui ne cesse de s'aggraver du fait de la diminution constante de la part du pavillon français dans nos propres échanges.

Le nombre de navires étrangers touchant les ports français augmente d'année en année ; dans le même temps celui des navires français diminue. Aussi le taux de couverture du pavillon national,

qui devrait être raisonnablement de 50 % dans le trafic total, n'a été, pour 1968, que de 38 % pour l'importation et seulement de 23 % à l'exportation.

Rappelons qu'en 1966 les proportions étaient respectivement de 44,3 % et 24,9 % ; en 1967, de 42 % et 24 %.

L'on comprend dans ces conditions que le déficit de la balance des frets s'accroît. Il était de 119,9 millions de dollars en 1966, 148,5 millions de dollars en 1967 et de 200 millions pour les trois premiers trimestres de 1968.

On peut l'estimer à plus de 250 millions de dollars pour l'année pleine.

Ce déficit a donc plus que doublé en deux ans.

LA SITUATION DE NOTRE FLOTTE

Une telle situation exige que des mesures urgentes soient prises afin que notre flotte puisse répondre à des besoins chaque jour grandissants. Devant un tel impératif il nous est présenté un budget d'austérité, en diminution de 1,6 % par rapport à 1969.

Les crédits de paiement sont en réduction ; il est vrai que les autorisations de programme sont en augmentation, mais nous ne sommes pas pour autant assurés de leur exécution ; notre méfiance est basée sur le passé et l'incertitude de l'avenir.

Les objectifs du V^e Plan ne sont pas atteints ; il prévoyait un tonnage de 6.613.000 tonnes, probablement insuffisant, et comme nous l'avons vu notre flotte totalisait au 1^{er} juillet 1969, 5.507.906 tonneaux.

Certes, nous ne sommes pas encore au terme du V^e Plan, mais il est à craindre que dans le meilleur des cas elle ne puisse atteindre que 5.700.000 à 5.800.000 tonneaux. Le déficit se situera donc entre 13 et 15 %.

En décomposant la capacité de tonnage de notre flotte, on observe d'ailleurs que ce déficit s'est beaucoup accru dans la catégorie des cargos pour marchandises diverses où nous ne représentons plus que 1,8 % de la flotte mondiale, ce qui explique que le taux de couverture de nos exportations soit tombé à 23 %. Cette insuffisance de cargos nous amène à faire de plus en plus appel aux navires étrangers, ce qui ne devrait avoir qu'un caractère temporaire en fonction des trafics de pointe.

A l'insuffisance de cargos s'ajoute celle des petits caboteurs. Au 1^{er} janvier 1968 nous en comptons 49, représentant 21.769 tonneaux et au 1^{er} janvier il n'en restait plus que 41 et 18.445 tonneaux, soit une diminution de 15 %. Depuis, 6 caboteurs de moins de 500 tonneaux ont été désarmés et remplacés par 3 seulement, alors qu'il en était prévu 9.

Il est temps d'arrêter cette hémorragie et de mettre en marche le plan de relance, lequel semble pour le moment être sur une voie de garage à fin de nouvelle étude. Interrogé à ce propos, M. le Ministre a déclaré que le programme d'investissement primitivement établi repose sur des hypothèses économiques et financières antérieures à la dévaluation et que, de ce fait, une mise à jour est actuellement en cours.

III. — Les sociétés d'économie mixte.

La Compagnie des Messageries maritimes et la Compagnie générale transatlantique doivent assurer des services d'intérêt national sur des lignes imposées.

De tels services publics n'ont jamais pu équilibrer leur exploitation dans aucune autre marine marchande étrangère, il est donc naturel de prévoir à leur profit le versement de subventions.

Pour 1969, l'évaluation des prévisions du déficit des lignes contractuelles est de :

— 69 millions de francs pour la Compagnie générale transatlantique ;

— 73 millions de francs pour la Compagnie des Messageries maritimes.

Pour 1970, les subventions prévues s'élèvent à 121 millions de francs, mais on peut se demander si elles seront suffisantes.

Par ailleurs, le Gouvernement a demandé à ces sociétés de prévoir un plan de dégagement en vue de la réalisation d'économies.

Un comité interministériel restreint s'est tenu à cet effet le 4 février 1969 et a arrêté un calendrier de suppression des lignes contractuelles.

COMPAGNIE DES MESSAGERIES MARITIMES

Fin 1969 : de la ligne d'Extrême-Orient seront retirés du service deux navires : le *Laos* et *Cambodge*.

Mi-1970 : sur l'océan Indien, sera également retiré le paquebot *Le Pacifique*.

Fin 1970 : sur le même trafic seront enlevés les paquebots *Laborde* et *Loti*.

Fin 1972 : sur les lignes d'Amérique du Sud, sera retiré *Le Pasteur*.

COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE

Trois paquebots appartenant à cette compagnie seront retirés cette année du service : le *Commandant-Quéré*, *La Bourdonnais* et le *Ferdinand de Lesseps*.

*
* *

L'Etat considère, pour sa part, qu'il ne peut couvrir indéfiniment un déficit qui ne fera que croître dans les années à venir, mais, plutôt que de procéder systématiquement au dégagement de nombreuses unités, il serait peut-être plus sage de revoir la structuration de ces sociétés pour rendre leurs armements plus compétitifs. Le paquebot lorsqu'il est adapté aux conditions de notre époque est loin d'être périmé.

Aussi, il nous paraît condamnable de voir supprimer cette flotte de paquebots sans que son remplacement en tonnage soit assuré par d'autres navires adaptés à des trafics différents.

Le plan de dégagement va entraîner la suppression de près de 2.000 emplois (officiers, marins et sédentaires) dont une grande partie pour le seul port de Marseille.

Au lieu de poursuivre un tel dégagement, il serait préférable de donner aux messageries maritimes, par des dotations en capital suffisantes, les moyens financiers permettant à cette société d'amorcer la reconversion des structures et des activités déjà proposée aux autorités de tutelle. Cette reconversion est conditionnée aux moyens financiers et ce ne sont pas les 36 millions prévus au budget de 1970 qui sont susceptibles d'apporter une solution.

L'Etat, actionnaire majoritaire, se doit de prendre des mesures pour assurer une véritable reconversion, d'autant plus qu'il porte une grande part de responsabilité dans la situation financière des deux sociétés.

Pour la Compagnie générale transatlantique, depuis 1963, malgré l'article 5 bis de la convention qui le liait à cette Compagnie, l'Etat a laissé à la charge de cette dernière 41 millions de déficit qu'il aurait dû supporter. Quant aux Messageries maritimes, depuis 1967, elles attendent les 10 millions qui leur sont dus en compensation de la fermeture du canal de Suez, et depuis 1968 les 12 millions qui leur sont dus au titre de l'aide à l'exploitation des services généraux.

IV. — La construction navale.

L'aide à la construction navale est en augmentation.

Les autorisations de programme passent de 233,1 millions de francs à 274,5 millions ; par contre, les crédits de paiement sont, comme en 1969, de 260 millions de francs.

Le carnet de commandes pour ce qui concerne les grands chantiers semble assurer le plein emploi jusqu'à 1971, mais il n'en est pas de même en ce qui concerne les petits chantiers où le plein emploi, dans l'état des commandes actuelles, n'est assuré que jusqu'à la mi-1970.

Les perspectives au-delà de 1971 pour les grands chantiers et la mi-1970 pour les petits chantiers paraissent plus qu'incertaines. Il est évident que l'activité à moyen terme de nos chantiers est liée au sort de notre flotte de commerce.

V. — Les pêches maritimes.

Notre industrie des pêches maritimes est à l'image de notre armement au commerce. Alors que la crise s'accroît, l'aide en faveur de la pêche est diminuée de 2 millions, ce qui réduira d'autant les subventions des F. R. O. M. Nord-Ouest et Sud-Ouest, lesquels d'ailleurs n'ont encore reçu que la moitié des subventions dues au titre de 1969. L'Etat se devrait d'assurer à cette industrie qui connaît des difficultés de toutes sortes une aide permanente.

Par ailleurs, si l'on constate que la pêche artisanale est en augmentation, en revanche la pêche industrielle connaît une nette régression de son activité comme en témoigne, du reste, les indices ci-après.

DIMINUTION DU NOMBRE DE CHALUTIERS

Le nombre de chalutiers est en constante diminution.

Les prévisions du V^e Plan étaient de construire annuellement 25.000 tonneaux de chalutiers dont 20.000 pour la pêche industrielle. La moyenne des constructions n'est en fait que de 11.000 à 13.000 tonneaux ; en 1967, les constructions se sont élevées à 11.400 tonneaux ; de ce fait, le nombre d'emplois dans la pêche régresse dans des proportions considérables.

EVOLUTION DE LA PRODUCTION

Les apports totaux de 1968 en poids débarqué (poissons, morue, crustacés et coquillages) ont été de 618.000 tonnes contre 652.000 tonnes en 1967, soit une diminution, de 1967 à 1968, de 34.000 tonnes ou 5,2 %.

En 1965 et 1966 le taux d'expansion avait été de + 5 %.

La régression a commencé en 1967 avec un taux réduit de + 1,7 % pour devenir en 1968 une diminution de — 5,2 %. Cette diminution ne peut être considérée comme due aux événements de mai-juin, et est surtout le fait de la régression des apports de la pêche industrielle, qui se confirme au cours des cinq premiers mois de 1969.

EVOLUTION DU COMMERCE EXTÉRIEUR

Le tableau ci-après retrace l'évolution des importations et exportations de poissons :

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	Valeur.	Poids.	Valeur.	Poids.
	(En millions.)	(En tonnes.)	(En millions.)	(En tonnes.)
1967	543	189.568	105	37.697
1968	655	215.061	94	34.285

Alors que la production représente 0,25 % du produit national brut, le déficit de la balance des pêches représente 10 % du déficit de la balance du commerce.

Les importations proviennent surtout de pays de la C. E. E., qui les ont accrues suivant les pays de 3 % à 80 %, ce qui explique, en grande partie, le déficit de la balance commerciale.

Il faut, devant cette situation, apporter à notre industrie des pêches maritimes des solutions susceptibles de lui donner la place qu'elle doit tenir dans l'économie nationale afin d'arriver à l'équilibre de notre balance commerciale.

Pour ce faire, déjà l'année dernière votre commission avait demandé le dépôt d'un projet de loi de programme, lequel devait se préoccuper des trois grands secteurs de nos pêches maritimes : grande pêche, pêche industrielle, pêche artisanale. Cette loi, qui devait déterminer la forme d'aide et fixer le montant financier à y consacrer, devrait être étudiée en étroite collaboration avec les organisations professionnelles intéressées.

De même, dans les discussions au sein de la C. E. E., la France doit agir de façon à être placée sur un pied d'égalité avec ses partenaires. Dans cette égalité bien entendu, en ce qui concerne les législations sociales, ce sont les bases les plus élevées qui doivent être prises en considération.

VI. — L'Établissement national des Invalides de la Marine.

La subvention à l'Établissement national des Invalides de la Marine doit s'élever, en 1970, à 414 millions de francs, en accroissement de 9,5 millions de francs par rapport à l'année précédente, soit une augmentation de 2,37 % destinée à faire face aux incidences qu'entraînera une majoration de 2,50 % des salaires forfaitaires, lesquels servent de base au calcul des pensions.

Les 9,5 millions sont prévus pour couvrir le rattrapage de 1 % prévu par le Gouvernement ; ils s'avéreront insuffisants, d'autant plus qu'il est à prévoir que devant l'augmentation du coût de la vie les salaires devront forcément évoluer à leur tour et seront suivis par les pensions. D'autre part, il est bon de rappeler que les pensionnés revendiquent un rattrapage de l'ordre de 5 %, et ce jusqu'à ce que l'équilibre des pensions et des salaires soit réalisé.

*
* *

Sous le bénéfice des observations qui précèdent la Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat le budget de la Marine marchande pour 1970.